

EMPRESA DE DESARROLLO URBANO DE QUITO, INNOVAR

INFORME DE GESTION AÑO 2007

INTRODUCCIÓN

La Gerencia de la Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, INNOVAR, en cumplimiento de lo determinado en el Estatuto Social, somete a consideración del Directorio el presente informe de la gestión desarrollada durante el año 2007.

En este contexto, el presente documento contiene un resumen de las principales acciones y logros alcanzados con relación a la ejecución de los proyectos y la administración de los servicios, así como, el manejo financiero de los recursos previstos en el Plan Operativo

Las acciones de la Empresa se han ejecutado en el marco de sus objetivos generales y específicos plasmados en los Planes de Gobierno del Municipio Metropolitano de Quito para el periodo 2005-2009; en las políticas generales de la Municipalidad y de la Empresa; en las directrices del Directorio y de la Alcaldía Metropolitana; y en los Planes Estratégico y Operativo Anual de INNOVAR.

En la ejecución del plan de trabajo, sus programas y proyectos, se han cumplido rigurosamente las normas y procedimientos establecidos en el Estatuto Social y en el Reglamento Interno de la Empresa aprobado por el Directorio el 12 de abril del 2006.

A fin de facilitar el análisis, este informe se divide en los siguientes ejes de intervención:

1. Eje Económico
2. Eje Social
3. Eje Territorial
4. Eje Político Institucional

ECONÓMICO

1.1- INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

a) Sistema de Comercialización y Central de Abastos para el DMQ

Con el fin de garantizar la seguridad alimenticia de la población del Distrito Metropolitano de Quito, DMQ, y optimizar los procesos de abastecimiento y distribución de alimentos, el Municipio Metropolitano ha planteado la necesidad de dotar al Distrito de una Central de Abastos o Mercado Mayorista Metropolitano que sirva para el almacenamiento, procesamiento, comercialización y distribución al por mayor de abastos y productos alimenticios perecibles y encadene el proceso comercial con los mercados minoristas y consumidores finales del DMQ. La ejecución de este proyecto permitirá:

- Eliminar actividades comerciales inadecuadas en los alrededores de los mercados urbanos.
- Mejorar las condiciones ambientales y movilidad en la ciudad al reducir el ingreso de transporte pesado de alimentos y la contaminación por emisión de ruidos y gases.
- Fomentar la competencia al inducir a los agentes económicos el respeto a la legalidad.
- Mejorar las condiciones higiénico-sanitarias en la comercialización de productos.
- Mejorar la eficiencia de los canales de comercialización con la dotación de infraestructura adecuada de almacenamiento, conservación, carga y descarga de mercancías y zonas de estacionamiento.
- Disminuir el tráfico en el interior de la ciudad.

Para este propósito, el Municipio suscribió un convenio con el consorcio español MERCASA-INCATEMA para que en un plazo de 7 meses elabore los estudios de factibilidad y diseño definitivo del proyecto. A su vez, INNOVAR, en cumplimiento de lo previsto en el citado convenio, contrató con el dicho consorcio la elaboración de los estudios y diseños del Sistema de Comercialización Mayorista y Central de Abastos para el DMQ, proyecto que incluye lo siguiente:

- Dimensionamiento del proyecto y sustentación del mismo, desde el punto de vista socioeconómico.
- Definición de la ubicación del mercado.
- Diseños técnicos de las principales edificaciones que integrarán el futuro mercado.

- Determinación del volumen de inversión para la ejecución del proyecto.
- Análisis de la viabilidad técnica, económica y financiera del proyecto.
- Propuesta de un Modelo de Gestión para el futuro Mercado Mayorista Metropolitano de Quito, considerando la interrelación de este modelo con los mercados urbanos minoristas, así como el proceso de transición del modelo actual al modelo de gestión propuesta.

Los resultados preliminares de los estudios fueron entregados por el consorcio español, conforme la programación prevista. INNOVAR ha formulado sus observaciones y ha solicitado al consorcio incorporar los ajustes requeridos a los estudios como paso previo a su recepción. MERCASA/INCATEMA debe entregar el informe final, de acuerdo a los requerimientos de INNOVAR, hasta fines de enero del 2008. El monto invertido a la fecha es de US\$ 281.639,00 proviene de la Municipalidad, los recursos técnicos son contraparte de INNOVAR.

1.2 QUITO DIGITAL

a) Red de Telecomunicación para el Centro Histórico (Fase I)

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ha emprendido, a través de INNOVAR un proceso de modernización de sus sistemas de comunicaciones, que posibilite disponer de una red de telecomunicaciones basada en fibra óptica para la transmisión de datos digitales (redes de área local, internet, multimedia, voz, imágenes, y video) que optimice las condiciones de conectividad en los edificios municipales ubicados en el Centro Histórico. Una vez implementada la red, estará en capacidad de proveer servicios de infraestructura inteligente, soportando el transporte de comunicaciones y contenido

En enero del 2007 se concluyeron los estudios del proyecto, y se llevó a cabo el proceso de licitación pública internacional para la instalación de la Red. Como resultado de tal proceso, el 28 de agosto del 2007 el Directorio de INNOVAR aprobó los resultados de esta licitación y adjudicó el contrato a la empresa COMWARE S.A. para la instalación de la Red para el CH por un monto total de US\$ 1'396.844,00.

Con fecha 3 de diciembre se suscribió el contrato luego del informe favorable de la Procuraduría General del Estado y la aprobación del CONATEL para el permiso de operación de red privada. El monto del anticipo es de US\$ 419.053,00.

b) Red de Telecomunicación para el Distrito Metropolitano de Quito (Fase II)

Simultáneamente a la Licitación de la RTM Fase I, se está implementando el Contrato de Concesión "Proyecto de Modernización del Sistema de Recaudo y Apoyo a la Operación del Transporte Metrobus-Q", en el que se incluye la provisión e instalación de 22,220 metros de un cable con 24 fibras ópticas (*Backbone*). Cantidad que será incrementada desde su instalación inicial a 48 fibras, debido a la inversión adicional que decidió realizar el MDMQ, con el propósito de reducir costos en la componente telecomunicaciones del proyecto de Semaforización Centralizada. Cabe mencionar que el proyecto de Semaforización contempla acceder a un gran porcentaje de intersecciones urbanas mediante anillos y ramales complementarios de fibra óptica, lo que incrementará la cobertura de banda ancha inalámbrica a nivel distrito.

Se planea integrar los elementos mencionados en una sola infraestructura estándar de telecomunicaciones del MDMQ a nivel Distrito Metropolitano, la que permitirá proveer de conectividad digital a todas las entidades municipales, formando así una Red Privada ó Corporativa multiprotocolo y multiservicio. Siendo los principales usuarios de esta Red de Telecomunicaciones distrital las Dependencias Municipales, Centros Culturales, Sitios de Interés Turístico, Administraciones Zonales, Educa.Net, EMSAT, Corporación Seguridad, Sistema de Salud Metropolitano, etc.

Para lograr esta integración es necesario contratar la implementación de una segunda fase de la RTM, con una inversión estimada de \$3.500.000, la cual incluye la instalación de: 4 nodos de transporte (SDH), 10 nodos de conectividad (IP), 6 Radio Bases (WiMax), 3 enlaces de microonda (BackHaul), 1000 equipos terminales de acceso a la red (CPE), 4 torres con caseta, tramos complementarios de fibra óptica, accesorios eléctricos, servicio de instalación, obras civiles, software, capacitación, herramientas y repuestos. La solicitud para la asignación de fondos municipales fue remitida para consideración de la Alcaldía Metropolitana el 24 de octubre de 2007.

c) Convenio Interinstitucional con UNESCO (Gobierno Electrónico)

Conforme al convenio firmado por el Municipio de Quito con la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO, para la ejecución del proyecto "Modelo de Gobierno Electrónico para Ciudades Patrimonio de la Humanidad (Cartagena, Cusco, Quito)", enmarcado dentro del "Programa Información para Todos" (IFAP); el 8 y 9 de febrero se realizó, el taller "Gobierno Electrónico, un Gobierno de Tod@s" con el objetivo de fortalecer los conocimientos sobre fundamentos teóricos y prácticos para la implementación de un modelo de Gobierno Electrónico.

El taller, impartido por especialistas mexicanos, permitió también conocer los beneficios y las posibilidades de los servicios que pueden brindarse a la ciudadanía, así como analizar las oportunidades que ofrece la implementación de un modelo de *e-government* en los gobiernos locales. La asistencia fue superior a las 80 personas entre funcionarios municipales y miembros de la sociedad civil. Como parte del proceso de documentación y difusión del evento, se editó un archivo digital que fue distribuido a los principales actores del MDMQ.

Posteriormente, en el mes de marzo se realizó un diagnóstico en el MDMQ con la participación de los especialistas mexicanos, que concluyó en el documento "Estudio de Viabilidad para la implementación de Servicios de Gobierno Electrónico", los resultados de este diagnóstico fueron presentados ante todos los Directores del MDMQ a inicios del mes de Abril. Para el mes de mayo INNOVAR coordinó la participación de funcionarios de la Dirección Metropolitana de Informática y de la Dirección Metropolitana de Educación en el "Taller para la implementación de Servicios de e-gobierno" realizado en Colima – México, durante una semana de clases teórico-prácticas. Con los conocimientos adquiridos en este taller más los resultados del diagnóstico se procedió con la siguiente fase del Programa, la cual consiste en la implementación de Kioscos Informativos con pantallas táctiles en siete sitios estratégicos de la ciudad.

Los Kioscos Informativos serán instalados a mediados de enero 2008, y dependiendo de la aceptación de la ciudadanía, deberá decidir tomar el siguiente paso hacia los Kioscos Transaccionales que permitirán realizar trámites municipales electrónicamente las 24 horas todos los días del año.

d) Empresa Metropolitana de Tecnologías de la Información y la Comunicación

En sesión del Concejo Metropolitano del 31 de octubre de 2007, se aprobó en segunda discusión la Ordenanza de creación de la Empresa Metropolitana de Tecnologías de la Información y la Comunicación, EMTIC, con la principal competencia de prestar servicios tecnológicos para la eficiencia de los servicios municipales y el desarrollo del Gobierno Electrónico en el Distrito.

El 20 de noviembre de 2007, con el objeto de continuar con el proceso de estructuración de la EMTIC, la Alcaldía Metropolitana delegó a INNOVAR para que, con los técnicos que han venido trabajando en el diseño de los objetivos y responsabilidades de esta nueva entidad, se concreten los proyectos de plan estratégico, plan operativo, presupuesto, estructura orgánica y más instrumentos y reglamentaciones.

Actualmente, en colaboración con la dependencia municipal de Asuntos Internacionales y la Dirección Técnica de Cooperación Internacional y Solidaridad del Ayuntamiento de Barcelona, se están definiendo los términos de un acuerdo específico de cooperación entre la EMTIC y el Instituto Municipal de Informática de Barcelona (IMI), para poder contar con la experiencia de este último en el desarrollo de un modelo de Gobierno Electrónico para Quito, un modelo de gestión para la EMTIC, una nueva ordenanza que regule la Administración Electrónica en el MDMQ, y sobre todo un Plan Estratégico TIC sustentado en los siguientes bloques temáticos:

1. Administración Electrónica
2. Actuaciones Transversales
3. Actuaciones Verticales
4. Actuaciones de Infraestructura

Paralelamente, se viene trabajando en la definición de los instrumentos legales necesarios, a fin de que la Empresa pueda iniciar cuanto antes su gestión.

2.0 SOCIAL

2.1 SUBSISTEMA METROPOLITANO DE EDUCACION

a) Construcción y Equipamiento Unidad Educativa Eugenio Espejo DMQ

La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, mediante convenio encargó a INNOVAR la construcción y equipamiento de la Unidad Educativa Eugenio Espejo, a fin de dotar de un centro educativo de calidad a la zona norte de la ciudad.

El proyecto que se ejecuta por administración directa con una inversión de US\$ 1'398.854,00, corresponde a las fases I y II y tiene un área de 5.700 m². A diciembre de 2007 se ha invertido US\$ 364.800,00 con un avance físico del 9%.

2.2 PLAN MAESTRO DE VIVIENDA

a) Conjunto Residencial "Camino Real"

Enmarcados en el objetivo del MDMQ de impulsar el proceso de residencialidad en el Centro Histórico, INNOVAR está construyendo el proyecto inmobiliario Camino Real. El conjunto ubicado en las calles Benalcázar, entre Oriente y García Moreno, cuenta con 93 departamentos, 127 estacionamientos y 7 locales comerciales. El costo de inversión es de US\$ 5'000.000,00 y el área de construcción es de 15.021 m². Este proyecto, que se lo ejecuta por administración directa, tiene un avance del 69% y se ha comercializado el 73% del total de departamentos. A la fecha la inversión es de US\$ 2'859.289,00.

b) Ciudad QUITUMBE

Este proyecto urbanístico que tiene como propósito promover la construcción de vivienda en suelo habilitado con infraestructura y equipamiento, está ubicado en la zona sur de la ciudad y comprende una superficie total de 150 hectáreas.

El proyecto incluye los siguientes componentes:

b.1. Obras de infraestructura vial y de servicios básicos

Obras viales: En conjunto con los promotores privados, se han ejecutado obras por un valor de US\$ 270.000,00 que contemplan la construcción de 10.400 m² de aceras y calzadas.

Red telefónica: A través de gestiones directas realizadas con Andinatel, esta Empresa ha concluido la canalización telefónica de las redes principales. Se estima que la obra ejecutada es de 300 ml, con un valor aproximado de US\$ 30.000,00.

b.2. Unidades Habitacionales

Las cifras generales de avance de Ciudad Quitumbe en el 2007 son:

- Viviendas construidas: 809
- Viviendas en construcción: 1.110

Dando un acumulado a diciembre de 2.446 viviendas.

La inversión que han realizado los promotores privados hasta la fecha asciende a US\$ 12'000.000,00 en el 2007 y un acumulado de US\$ 36'000.000,00.

c) Ciudad BICENTENARIO (El Tajamar)

Este proyecto urbanístico fue aprobado por el Concejo Metropolitano en diciembre de 2005 y contempla el ordenamiento territorial de 76 hectáreas de suelo de varios propietarios ubicadas en el sector de Pomasqui, ex hacienda El Tajamar, al norte del Distrito Metropolitano.

INNOVAR es propietaria del lote A3-4, con una superficie de 30 hectáreas y del recientemente adquirido lote A3-3 de 23 hectáreas, sumando una superficie total de 53 hectáreas.

El proyecto, que tiene como objetivo dotar de vivienda social en suelo ordenado al norte de la ciudad, incluye los siguientes componentes:

c.1. Obras de infraestructura vial y de servicios básicos

Ciudad Bicentenario requiere de la dotación de obras viales y redes de infraestructura, que van a ser financiadas y ejecutadas por las Empresas Metropolitanas. Los beneficiarios del proyecto cubrirán los costos de inversión a través los respectivos tributos.

Obras viales: Se ha ejecutado 21.000 m² correspondiente a movimiento de tierras y construcción de bordillos, por un monto de US\$ 140.000,00. Está listo el diseño de la Avenida Simón Bolívar en el tramo del proyecto Ciudad Bicentenario.

Alcantarillado: La EMAAP-Q aprobó el diseño de la red principal de alcantarillado, la cual se construirá a partir de febrero de 2008.

Energía eléctrica y telefonía: La Empresa Eléctrica Quito, aprobó el diseño de la red principal de media tensión y alumbrado público y Andinatel aprobó el diseño de la red telefónica principal.

Área de equipamiento: El proyecto cuenta con 136.620 m² destinados a la construcción de un Parque Lineal, Escuela, Polideportivo, Biblioteca, Colegio, Centro Cultural, Sede Barrial, Estación de transporte, Sistema integrado de seguridad, Plazas e Iglesia, entre otros.

c.2. Otros aspectos del proyecto:

Venta directa: Se concretó la venta de la manzana 10, lote A3-4 a un promotor por un monto de US\$133.000,00.

Organización de la demanda: Siguiendo las disposiciones del señor Alcalde Metropolitano, se encuentra en proceso la estructuración de la demanda para vivienda de interés social a través de organizaciones sociales. A la fecha se han suscrito contratos de adhesión al "Fideicomiso Ciudad Bicentenario I" con 28 organizaciones sociales externas y 13 agrupaciones municipales, que representan a 2.161 socios confirmados, quienes han abierto 1.260 cuentas de ahorro individuales en diversas instituciones financieras. Además se cuenta con una reserva de 9 organizaciones, que agrupan a 600 personas aproximadamente.

Diseño arquitectónico básico de las manzanas: Se realizó el diseño arquitectónico de las manzanas ubicadas en el lote A3-4, que ha sido registrado en el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, MIDUVI, como proyecto de vivienda social para postulaciones al Bono de la Vivienda.

d) Proyectos Habitacionales Convenio IESS – MDMQ

El Municipio y el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), formalizaron la constitución del fideicomiso inmobiliario para el desarrollo de proyectos inmobiliarios en los terrenos improductivos del IESS. Los proyectos identificados en una primera fase son: IESS – Manuel Larrea e IESS – San José de Iñaquito.

- d.1. Proyecto IESS – Manuel Larrea:** El IESS y la Municipalidad, han priorizado al proyecto IESS–El Ejido como el primer proyecto inmobiliario, que se desarrollará sobre 15.000 m² ubicados en el barrio Manuel Larrea, calles Bogotá, Salinas, Caracas y avenida América. En el mes de agosto Concejo Metropolitano aprobó la Ordenanza Especial No. 011 para el proyecto, que viabiliza su ejecución. Además se concluyó el estudio de demanda y mercado.

Una vez que el Consejo Directivo del IESS ratifique a sus representantes a la Junta de Fideicomiso se iniciará las operaciones del proyecto inmobiliario.

- d.2. **Proyecto IESS – San José de Iñaquito (Naciones Unidas):** Se han elaborado los estudios urbanísticos preliminares para el proyecto IESS – San José de Iñaquito. Está en proceso de elaboración la ordenanza especial para este proyecto que generará alrededor de 70.000 m² de construcción para los próximos años.

e) **Proyecto EL GARROCHAL, 77 hectáreas.**

- e.1) **Proyecto EL GARROCHAL, predio Sobrealto:** La necesidad de reordenamiento del predio Sobrealto de la ex-hacienda El Garrochal, en sector de Turubamba, se presentó cuando la Municipalidad definió los linderos del nuevo Parque Metropolitano del Sur e incluyó ciertas áreas de bosque existente en la propiedad de Sobrealto.

Este proyecto de reordenamiento urbanístico, habitacional y equipamiento abarca 43 hectáreas de suelo de propiedad de la Inmobiliaria Sobrealto y tiene una capacidad estimada de 8.000 viviendas.

Con la finalidad de consolidar el proyecto, está en trámite la permuta de cerca de 6 hectáreas entre el Municipio y Sobrealto. Se han adquirido 6 lotes de terreno de terceros y está en proceso la expropiación de 2 lotes adicionales.

- e.2) **Proyecto EL GARROCHAL, predio Hábitat Ecuador:** En este proyecto, que abarca 34 hectáreas de suelo con capacidad para 3.900 viviendas, el promotor ha desarrollado obras viales y de vivienda con los siguientes resultados generales:

- Viviendas construidas: 84 unidades
- Viviendas en construcción: 146 unidades
- Cifra acumulada de viviendas construidas (2006-2007): 230 unidades

f) **Convenio MDMQ – Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda**

Mediante un convenio de cooperación interinstitucional suscrito por INNOVAR con el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se facilitará el financiamiento de la construcción de los proyectos municipales de vivienda de interés social, a través del otorgamiento del bono de la vivienda. El plazo de vigencia del convenio es de 4 años.

Estos bonos se entregarán a miembros de organizaciones o gremios sociales que cumplan con los requisitos establecidos legalmente. En el contexto de esta alianza estratégica, la Municipalidad aportará el suelo, el ordenamiento urbanístico mediante ordenanzas especiales, los servicios básicos y los proyectos, mientras que las familias beneficiarias efectuarán su aporte mediante el ahorro previo en dinero, materiales o mano de obra, que correspondan al 10% del precio de la vivienda, así como el servicio de la deuda correspondiente al crédito respectivo.

Los proyectos municipales de vivienda de interés social que serán atendidos prioritariamente con la entrega del bono de la vivienda son: Ciudad Bicentenario, El Garrochal y Matilde Álvarez de la Zona Quitumbe, conjuntos la Forestal y Olmos de la Zona Sur Eloy Alfaro.

g) Programa "Pon a Punto tu Casa"

Este programa tiene como objetivo potenciar la residencialidad en el Centro Histórico y otras áreas históricas del Distrito a través de la concesión de créditos en condiciones preferentes para mejorar y rehabilitar las viviendas de los residentes en dichas áreas. Este año el programa trabajó en el Centro Histórico, Guápulo y tres cabeceras parroquiales.

- g.1. Centro Histórico y Guápulo:** Se están rehabilitando 70 unidades de vivienda y 14 locales comerciales con un monto en créditos de US\$ 513.000,00 y un aporte de los beneficiarios por US\$ 190.723,00, lo que representa una inversión total US\$ 703.723,00.
- g.2. Cabeceras parroquiales:** En las parroquias de Conocoto, Píntag y LLoa se difundieron los objetivos del programa en coordinación con las Administraciones Zonales y el FONSAL. En las cabeceras parroquiales se rehabilitaron 5 unidades de vivienda y 4 locales comerciales como parte de la actividad productiva del inmueble. El monto financiado con créditos es de US\$ 48.000,00 y el aporte de los propietarios es de US\$ 27.117,00, totalizando una inversión de US\$ 75.117,00.

3. DESARROLLO TERRITORIAL

3.1 GESTION DE DESARROLLO TERRITORIAL

a) Programa de Mejoramiento Integral de Barrios

El 5 de marzo de 2007 se suscribió el contrato de préstamo entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el BID, para financiar el Programa de Mejoramiento Integral de Barrios Urbano Marginales y Modernización Municipal. El costo total del programa es de 49.6 millones de dólares, de los cuales 37.1 millones corresponden al crédito del Banco y 12.5 millones a la contraparte local. El Componente de Mejoramiento Integral de Barrios está financiado por 25.9 millones de dólares de fondos BID y 2.2 millones de dólares de contraparte local.

El componente de Mejoramiento de Barrios, denominado "Mi Barrio Lindo", que beneficiará a 29.864 familias en 46 barrios en su primera etapa, tiene como objetivo mejorar la calidad de vida en los barrios más pobres, que no cuentan con infraestructura básica completa y servicios. Para la segunda etapa del Programa se contemplan 18 nuevos barrios que beneficiarán a 8.000 familias adicionales.

El programa se inscribe en el Sistema de Gestión Participativo impulsado por la Municipalidad, a fin de que las necesidades priorizadas y las soluciones surjan de la comunidad, con la aceptación de al menos el 70% de la población beneficiaria. El proceso participativo en 46 barrios concluyó en el primer semestre del 2007 y el de los 18 restantes concluirá en enero de 2008.

Lista de Barrios

No.	Barrio	Administración Zonal	Expendiente Barrial	Estudios	Ejecución de obras
1	JAIME ROLDOS	LA DELICIA	100%	100%	91%
2	PISULI	LA DELICIA	100%	100%	89%
	PARQUE MANCOMUNADO CURIQUINGUE*	LA DELICIA	-	100%	80%
3	NUEVA AURORA II	QUITUMBE	100%	100%	70%
4	COLINAS DEL VALLE	CALDERÓN	100%	100%	5%
5	LUZ Y VIDA	CALDERÓN	100%	100%	5%
6	SAN JOSE DE MORAN	CALDERÓN	100%	100%	5%
7	ARGELIA ALTA	ELOY ALFARO	100%	100%	15%
8	LUCHA LOS POBRES	ELOY ALFARO	100%	100%	15%

9	SANTA BARBARA	ELOY ALFARO	100%	100%	15%
10	SANTO TOMAS I	QUITUMBE	100%	100%	
11	TURUBAMBA DE MONJAS II	QUITUMBE	100%	100%	
12	NUEVA AURORA DEL CENTRO	CENTRO	100%	100%	
13	SAN PEDRO MONJAS	CENTRO	100%	100%	
14	COMITÉ DEL PUEBLOII (COLINAS DEL NORTE)	LA DELICIA	100%	100%	
15	RANCHO BAJO	LA DELICIA	100%	100%	
16	ATUCUCHO	NORTE	100%	100%	
17	RUPERTO ALARCON	NORTE	100%	100%	
18	MATILDE ALVAREZ	QUITUMBE	100%	100%	
19	SAN BLAS II	QUITUMBE	100%	100%	
20	NV HORIZONTE SUR	QUITUMBE	100%	100%	
21	SAN FERNANDO DE GUAMANI	QUITUMBE	100%	100%	
22	VENECIA I	QUITUMBE	100%	100%	
23	CAMINOS A LA LIBERTAD	LA DELICIA	100%	100%	
24	SANTA ISABEL	LA DELICIA	100%	100%	
25	PUERTAS DEL SOL	CALDERÓN	100%	100%	
26	CAMILO PONCE	QUITUMBE	100%	90%	
27	CAUPICHO I	QUITUMBE	100%	90%	
28	CAUPICHO III	QUITUMBE	100%	90%	
29	LA ESTANCIA	QUITUMBE	100%	90%	
30	LIBERTAD DE CHILLOGALLO	QUITUMBE	100%	90%	
31	PANAMERICANA SUR	QUITUMBE	100%	90%	
32	PUEBLO UNIDO ALTO	QUITUMBE	100%	90%	
33	PUEBLO UNIDO BAJO	QUITUMBE	100%	90%	
34	SANTA MARTHA ALTA	QUITUMBE	100%	90%	
35	SAN MIGUEL DEL COMUN BAJO Y SAN MIGUEL DE CALDERÓN	CALDERÓN	100%	30%	
36	LA JOSEFINA	LA DELICIA	100%	30%	
37	SANTA ROSA DE SINGUNA	LA DELICIA	100%	30%	
38	SAN LORENZO	NORTE	100%	30%	
39	CEDOC	QUITUMBE	100%	30%	
40	EL ROCIO DE GUAMANI	QUITUMBE	100%	30%	
41	GUAMANI ALTO	QUITUMBE	100%	30%	
42	HEROES DE PAQUISHA	QUITUMBE	100%	30%	
43	JOSE PERALTA	QUITUMBE	100%	30%	
44	LA PERLA	QUITUMBE	100%	30%	
45	PLAN VICTORIA	QUITUMBE	100%	30%	
46	SAN VICENTE CORNEJO	QUITUMBE	100%	30%	

Los proyectos en cada uno de los barrios incluyen un paquete básico de servicios con los siguientes componentes:

- Mejoramiento de infraestructura básica y vial definiendo un circuito que mejore la movilidad y la conexión con las arterias principales
- Readecuación del equipamiento urbano existente (casas comunales, guarderías infantiles, centro de salud, aulas de Educenet, etc.) así como la construcción de parques.
- Acompañamiento social tendiente a fortalecer los programas en los barrios.

Debido a las políticas municipales relacionadas con los procesos de intervención en los barrios urbano marginales, el período de ejecución del Programa se recorta de cinco a dos años por lo que su conclusión está prevista para el cuarto trimestre de 2008.

Se han contratado los estudios de los 46 barrios considerados en la primera fase, de los cuales se han concluido los correspondientes a 24 barrios.

Se están ejecutando obras en 11 barrios: Jaime Roldós, Pisulí, Nueva Aurora, Luz y Vida, San José de Morán, Colinas del Valle, San Bárbara, Argelia Alta y Lucha de los Pobres, Turubamba de Monajas II, Santo Tomás I y parque Mancomunado Curiquingue.

Barrio	Fecha de convocatoria a Licitación Pública	Constructor	Fiscalizador
JAIME ROLDOS	08/04/2007	Bueno y Castro Ingenieros Asociados Cia. Ltda.	Ing. Guillermo Muñoz
PISULI	08/04/2007	Bueno y Castro Ingenieros Asociados Cia. Ltda.	
PARQUE MANCOMUNADO CURIQUINGUE	14/04/2007	EGARCO	
NUEVA AURORA II	14/04/2007	RIPCONCIV	Ing. Leonardo Castro
ARGELIA ALTA	18/07/2007	Ing. Fernando Quevedo	Ing. Rodrigo Durango
LUCHA LOS POBRES			
SANTA BARBARA			
COLINAS DEL VALLE	05/08/2007	Ing. César Vicente Unda	Ing. Luis Riofrio
LUZ Y VIDA			
SAN JOSE DE MORAN			
SANTO TOMAS I	26/08/2007	Consorcio Díaz Hidalgo	Ing. Mario Arguello
TURUBAMBA DE MONJAS II			

El detalle de la inversión realizada en cada uno de los barrios consta en el informe financiero.

Al momento esta en proceso la contratación de obras para los barrios: Santa Isabel, Caminos a la Libertad, Atucucho, Ruperto Alarcón, San Pedro de

Monjas, Nueva Aurora del Centro, Rancho Bajo, Manuelita Sáenz (San Blas II), Nuevos Horizontes, Matilde Álvarez, San Fernando de Guamaní, Comité del Pueblo II, Venecia I.

Las contrataciones de obras en los barrios: Santa Isabel y Caminos a la Libertad están en espera del informe favorable de la Procuraduría General del Estado.

El 6 de diciembre del 2007 se convocó a concurso público de ofertas de las obras en los barrios: San Pedro de Monjas, Nueva Aurora del Centro, Manuelita Sáenz (San Blas II), Matilde Álvarez y Venecia I. Las contrataciones de obras en los restantes barrios se encuentran en proceso de elaboración de los documentos precontractuales.

Los procesos de contratación de la fiscalización de obras en los barrios indicados se desarrollan en forma paralela, mediante convocatorias públicas con el objeto de definir una lista corta de mínimo tres y máximo seis consultores a quienes se les invita a participar en el proceso de conformidad con las políticas y procedimientos del contrato de crédito. Se detalla en el cuadro anterior.

b) Programa del Centro Histórico, Segunda Fase

El Programa de Rehabilitación del Centro Histórico, Segunda Fase, ejecutado con recursos de la Municipalidad y de un préstamo del BID, por un monto total de US\$ 10'000.000,00, tiene como objetivo la sostenibilidad de los logros alcanzados en la primera fase del Programa.

El programa incluye los siguientes componentes:

b.1. Componente de Sostenibilidad Social:

b.1.1. Apoyo al comercio minorista: Tiene como finalidad garantizar la sostenibilidad del proceso de reubicación del comercio informal que desarrollaba sus actividades en el espacio público del Centro Histórico. Se está definiendo el Modelo de Gestión para el Comercio Popular.

b.1.2. Apropiación ciudadana: La campaña de apropiación ciudadana del Centro Histórico tiene como objetivos hacer conocer y familiarizar a los habitantes de la ciudad con el Centro; posicionarlo como un lugar seguro, atractivo, con diversidad de opciones y con una importancia cultural e histórica única; así como atraer al sector privado para que invierta de manera que se

complemente la oferta actual y se realicen inversiones comerciales, habitacionales y culturales.

En este año se diseñó la campaña y se inició el proceso de implementación, que incluyen comerciales en televisión y publireportajes en dos revistas y en un periódico local.

b.1.3. El Fondo de Desarrollo Social Concursable: Financia los proyectos originados en las iniciativas de organizaciones sociales que benefician a diferentes sectores vulnerables de la sociedad, como son niños maltratados, recicladores de basura, niños y jóvenes del Centro Histórico, etc. Están en ejecución 14 proyectos seleccionados a través de cuatro concursos cuyo monto total asciende a US\$ 971.002,44, de los cuales US\$ 552.224,45, se financian con recursos del Fondo y US\$ 418.777,99 son cubiertos por las organizaciones sociales.

En los siguientes cuadros, se resumen los proyectos:

Primer concurso:

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TÉCNICA
Administración Zona Centro	Mejoramiento de la Inserción y Reinserción Escolar en los 7 Años de Educación Básica del CH.	\$59.260,00	\$39.920,00
Fundación ALDEC	Formación Ciudadana-Mesa Compartida y Casa de Acogida	\$58.427,64	\$37.506,45
Fundación FUNGERES	Mejoramiento de la Calidad de Vida de los Recuperadores y Recicladores de las Calles del CH	\$59.200,00	\$39.200,00
Fundación Marcha Blanca	Jóvenes del CH en Seguridad Ciudadana y Actividades Ocupacionales	\$66.600,00	\$40.000,00
Fundación Niñez y Vida	Promotores Juveniles del Buen Trato para el CH.	\$57.520,00	\$40.000,00
Proquito-Cospe	Capacitación para la Obtención de Empleo o Autoempleo para Estudiantes del Quinto Curso del CH.	\$58.652,00	\$39.800,00
TOTAL		\$359.659,64	\$236.426,45

Segundo concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TECNICA
Fundación Ecuatoriana para la Salud y el Desarrollo	El proyecto "Disminución de la Contaminación por Ruido en el Centro Histórico de Quito".	\$57.625,00	\$40.000,00
Fundación Patronato Municipal San José	Proyecto de Erradicación de las Formas de Explotación a Niños, Niñas y Adolescentes, Proyecto Piloto.	\$105.000,00	\$40.000,00
Fundación Terre des Hommes Italia	Proyecto de Mejoramiento del Auto cuidado en Salud, Higiene y Buen Trato del CEDEIB-Q y las Asociaciones de Vendedores del Mercado de San Roque.	\$58.700,00	\$40.000,00
TOTAL		\$221.325,00	\$120.000,00

Tercer concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TECNICA
Fundación Casa Victoria	Proyecto Casa Victoria	\$142.612,00	\$37.565,03
TOTAL		\$142.612,00	\$37.565,03

Cuarto concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TECNICA
Fundación Chulpicine	Apropiación Creativa y Propositiva del Centro Histórico en Colegios de Quito como una Forma de Fomentar la Seguridad Ciudadana.	\$60.518,00	\$38.318,00
Fundación de Investigación y Promoción " José Peralta"	Prácticas Amigables Ambientales y Participación Ciudadana de Niños y Niñas del Centro Histórico de Quito	\$61.857,80	\$39.935,00
Fundación Niñez y Vida	Niños Líderes y Lideresas de Buen Trato en el Centro Histórico de Quito	\$57.100,00	\$40.000,00
Fundación para la Gestión Ambiental Sustentable . Ecogestión	Manejo de Residuos sólidos en Instituciones Educativas del Centro Histórico de Quito	\$67.930,00	\$39.980,00
TOTAL		\$247.405,80	\$158.233,00

El 14 de noviembre se recibió un proyecto "Programa de promoción de la prevención del VIH SIDA y la hepatitis B con estudiantes de las instituciones educativas del CH" correspondiente al quinto concurso, el mismo que se encuentra en proceso de calificación.

El 6 de diciembre se convocó al sexto concurso cuyo plazo de presentación de proyectos es el 1 de febrero de 2008.

b.2. Componente de Desarrollo Económico.

Se ha organizado mediante dos modalidades:

- Fondo de Asistencia Técnica, y
- Fondo de Coinversión

b.2.1. Fondo de Asistencia Técnica: apoya las actividades productivas que se desarrollan en el Centro Histórico a través del financiamiento de proyectos enfocados a la mejora cualitativa de la oferta de servicios turísticos.

Están en ejecución diez proyectos y se han comprometido US\$ 149.170,84 del Fondo. La participación del sector privado es de US\$ 84.903,02. El total asciende a US\$ 234.073,86.

Se han efectuado cuatro concursos y el quinto concurso fue convocado el 6 de diciembre de 2007. El plazo de presentación es el 1 de febrero del 2008. Los proyectos son:

Primer concurso:

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TÉCNICA
Nómada	Campaña de marketing y capacitación a los empleados para mejorar el servicio	\$4.850,00	\$3.395,00
Pizza S.A	Desarrollo de campaña publicitaria apoyado en las tradiciones y leyendas del Centro Histórico	\$26.600,00	\$18.620,00
Red de Hoteles	Mejoramiento cualitativo de la oferta para la Red de Hoteles del Centro Histórico	\$49.400,00	\$34.510,00
TOTAL		\$80.850,00	\$56.525,00

Segundo concurso:

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TÉCNICA
Heladería San Agustín	Proponer planes, estrategias y un mejoramiento en equipos y mobiliario con el fin de ofertar productos típicos de la culinaria quiteña para fomentar un turismo cultural y promover la perdurabilidad de estas tradiciones	\$19.564,96	\$9.782,48
Hostal Puerta del Sol	Elaborar un proyecto de Mejoramiento de servicio, imagen y promoción del Hostal Puerta del Sol	\$34.901,00	\$17.450,74
TOTAL		\$54.465,96	\$27.233,22

Tercer concurso:

ORGANIZACIÓN	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TÉCNICA
Tampu Intichurikunapaj	Mejorar la presentación de su negocio, renovar el mobiliario, menaje y equipo, mejorar la presentación del baño, adecuar el lugar de expendio de los jugos y ampliar la variedad de artesanías en cuero.	\$15.791,73	\$11.054,21
Velas Jerusalem	Fortalecer, ampliar, promocionar y posicionar el negocio para lo cual se pretende incrementar y diversificar la producción de velas, incrementar los moldes de madera y cerámica, generar una imagen corporativa, capacitar a los empleados en servicio al cliente y realizar un estudio de mercado en el norte de la ciudad para ampliar sus puntos de venta	\$6.775,92	\$5.420,74
Café Museo de la Ciudad	Fortalecer la atención, la asepsia y la calidad del producto que se ofrecerá en la cafetería del museo de la ciudad creando la seguridad que las empresas turísticas receptoras requieren y como consecuencia incrementar la visita de turistas a la cafetería.	\$28.450,42	\$19.915,29
TOTAL		\$51.018,07	\$36.390,24

Cuarto concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO ASISTENCIA TECNICA
Café Los Pinos	Renovar el local para dar un buen servicio con productos de calidad a nuestros clientes	\$25.762,31	\$18.033,62
Hostal Residencial Benalcázar	Mejorar el servicio y atención que ofrece el Hostal mediante el reequipamiento, renovación de mobiliario, menaje y piezas sanitarias y completar los servicios adicionales para elvar la satisfacción de los turistas. Posicionar al Hostal, como un lugar de alojamiento con calidad y calidez del centro histórico de Quito.	\$21.977,52	\$10.988,76
TOTAL		\$47.739,83	\$29.022,38

b.2.2. Fondo de Coinversión: Con este fondo se apoya nuevas iniciativas productivas en el Centro Histórico. En este año se firmó un fideicomiso *en el que* se incluirán los tres proyectos aprobados hasta el momento, con una participación de INNOVAR por US\$ 236.441,88 y del sector privado por US\$ 289.737,20, para un total de US\$ 526.179,08.

Los tres proyectos incluyen un restaurante, una tienda de artesanías, y un hotel de 31 habitaciones ubicado en la calle 24 de Mayo. El detalle de estos tres proyectos consta en el siguiente cuadro.

Primer concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO CO-INVERSION
Rojacal	Se implementará un Bar, restaurante que se llamará "Chulla Vida" estará ubicado en calle Cuenca y Carchi.	\$54.911,15	\$32.631,15
TOTAL		\$54.911,15	\$32.631,15

Segundo concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO CO-INVERSION
Hotel Gran Casino	Se implementar un hotel que tendrá 31 habitaciones, El Hotel contara con servicio de Restaurante en el cual se ofrecerá variedad de platos Nacionales e Internacionales; servicio de bar y cafetería con shows en vivo; sala de Internet para la utilización de nuestros huéspedes; servicio de lavandería; caja fuerte y servicio de bodega de maletas. Ubicado en la Avenida 24 de Mayo y Bahía.	\$427.624,93	\$177.624,93
TOTAL		\$427.624,93	\$177.624,93

Tercer concurso:

ORGANIZACION	PROYECTO	MONTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO FONDO CO-INVERSION
Fundación Formación Directiva	Se implementará una Tienda de artesanías, música, pintura, propias y diferenciadoras de las diferentes culturas del país, promoviendo y difundiendo su conocimiento a nivel nacional e internacional. Ubicado en las calles "MORALES OE1-11" (Sector La Ronda)	\$43.643,00	\$26.185,80
TOTAL		\$43.643,00	\$26.185,80

En resumen, hasta la fecha se han comprometido US\$ 937.837,00 en 27 proyectos con cargo a los fondos de Desarrollo Social, Asistencia Técnica y Coinversión.

b.3. Componente de Infraestructura Básica.-

b.3.1. Estacionamiento La Ronda: Este proyecto es parte del Programa de Recuperación Integral de la Ronda y prevé la dotación de 249 plazas de estacionamientos en tres subsuelos y la recuperación de la plazoleta que se desarrollará en el nivel superior del edificio.

En el periodo comprendido de enero a diciembre de 2007, se concluyeron los estudios. Luego se realizó el proceso de licitación pública internacional convocada el 28 de abril del 2007, durante este proceso 5 empresas compraron las bases

No	Concurrentes Inscritos
1	Arq. Mauro Durango
2	Delcon Cía. Ltda.
3	Ing. Mario Morán
4	Semaica
5	Consorcio Ing. Eduardo Sosa Vorbeck

De las cinco firmas que adquirieron las bases, sólo dos de ellas presentaron sus propuestas: consorcio Ing. Eduardo Sosa Vorbeck y la empresa Sevilla y Martínez, Semaica Cía Ltda.

El Directorio de INNOVAR, en sesión de 11 de julio de 2007, adjudicó el contrato de construcción por un monto de US\$ 2'635.371,95 al consorcio Ing. Eduardo Sosa Vorbeck.

El proyecto tiene un avance del 13% y concluirá en septiembre de 2008.

b.3.2. Baterías Sanitarias: El objetivo de este proyecto es implementar un sistema permanente de baterías sanitarias en los ejes principales de circulación peatonal en el Centro Histórico. Con este proyecto se remplazarán las actuales baterías sanitarias móviles del Centro Histórico por 15 baterías semifijas que estarán conectadas al alcantarillado público. Adicionalmente se rehabilitarán y construirán 8 baterías fijas.

En este año se realizó el estudio de ubicación y diseño. Se encuentra en proceso de licitación pública para la adquisición y construcción de las baterías de acuerdo a la convocatoria realizada el día domingo 16 de diciembre de 2007 y cuyo plazo de entrega de las ofertas es el 16 de enero de 2008. El monto total del proyecto asciende a US\$ 279.740,00.

c) Espacios Públicos

Se elaboraron los prototipos de Mobiliario Urbano para normalizar su producción e instalación en todo el Distrito Metropolitano de Quito, además se realizaron las bases técnicas para la licitación pública de la dotación de mobiliario urbano.

En el marco de la cooperación interinstitucional, se elaboró el Manual de Aceras que tiene como objetivo estandarizar el diseño y las características constructivas de las aceras del Distrito Metropolitano. El manual es la base técnica para la preparación del plan de aceras que se ejecutará con agentes privados.

Se desarrollo el Plan Operativo de Desarrollo Económico del sector La Ronda, el que debe ser parte integrante de la gestión municipal, en especial del FONSAL, para orientar y potenciar los impactos.

Se elaboró el perfil para el desarrollo de negocios en 3 casas de La Ronda que son propiedad de INNOVAR. Los *proyectos* serán ejecutados en asociación con el sector privado y dirigidos al impulso del sector turístico en el sector.

Propuesta de Ordenanza 0186, se expresó de forma gráfica las normas técnica mediante el manual de Publicidad, con el fin de estandarizar y difundir la política del MDMQ para el aprovechamiento y explotación de esta en el espacio público.

También se entregó la propuesta de Ordenanza 0221 que contempla el Plan General del Sistema de Estacionamientos para Quito donde se elaboraron los perfiles de proyectos piloto.

Toda esta información se encuentra anexada en forma digital e impresa.

d Centralidades Urbanas

En reunión presidida por el señor Alcalde, a la que asistieron personeros municipales que tienen a su cargo las tareas de planificación y una misión del BID se analizó, discutió y acordó llevar adelante un programa sostenido tendiente a fortalecer las centralidades urbanas a fin de alcanzar una ciudad más equitativa, eficiente asegurando que los servicios y equipamientos municipales lleguen a todos los espacios urbanos.

Este programa busca facilitar el acceso a bienes y servicios a la población, con especial énfasis en la de menores recursos, y obtener ganancias de eficiencia al evitar los costos asociados a desplazamientos excesivos y al crecimiento no planificado del territorio. También se espera generar instrumentos que permitan al Estado recuperar parte de su inversión. Este programa se entiende como la continuidad y complementariedad a intervenciones previas realizadas por el MDMQ con el apoyo del Banco, específicamente del programa de mejoramiento de barrios y de revitalización del Centro Histórico y se encuentra enmarcado en los planes estratégicos de desarrollo territorial de la ciudad.

Se identificaron dos posibles componentes a incluir en el Programa: i) Infraestructura básica y social para el fortalecimiento de centralidades piloto y; ii) Fortalecimiento institucional. El primero incluiría, para las centralidades piloto: el diseño, construcción y/o readecuación de infraestructura (vías, aceras, centros multifinalitarios para la prestación de servicios al ciudadano y programas sociales, etc.), readecuación de espacio público (mobiliario urbano,

parques y plazas, ciclovías, iluminación, etc.), acciones para estimular el desarrollo social y económico, y ordenamiento y generación de suelo urbano. El segundo incluirá acciones para la generación de capacidades locales institucionales en temas de gestión de suelos, asociaciones público-privado y gestión de espacios públicos. Basándose en las lecciones aprendidas durante el diseño y ejecución de los proyectos piloto, el segundo componente también incluirá la preparación de lineamientos para políticas y estrategias municipales en el desarrollo de las nuevas centralidades urbanas.

En principio, el Programa sería un multifase con una primera etapa con un costo total de US\$ 40 millones que se sometería a consideración del Directorio del Banco en el último trimestre del 2008.

La Alcaldía insistió en la importancia de la asesoría técnica para el diseño de este proyecto dado el carácter innovador y heterogéneo del mismo. A tal efecto, se revisaron y acordaron el perfil y términos de referencia para la posible cooperación técnica no reembolsable que apoyará la preparación del Programa (EC-T1109). También, a fin de que el proyecto se diseñe incorporando mejores prácticas y lecciones aprendidas se consideró deseable: (i) hacer una visita a Bogotá que permita a funcionarios de INNOVAR y del MDMQ conocer la experiencia de esta ciudad en la desconcentración de centros de servicio al ciudadano, y en lo referente a legislación para gestión de suelos; (ii) organizar un taller para Quito con especialistas de renombre internacional en temas de centralidades urbanas.

Con base en las prioridades de inversión futuras de la Alcaldía, siendo este Programa una de ellas, y los lineamientos establecidos en la Ley de Responsabilidad Fiscal, INNOVAR presentó las proyecciones financieras del Municipio, con énfasis en su capacidad de endeudamiento. Las proyecciones evidencian que, bajo los supuestos actuales, para cumplir con el plan de inversión de la Alcaldía, será necesario incrementar sus ingresos. La misión solicitó se revisarán las proyecciones y resaltó la importancia de avanzar rápidamente en las mejoras del catastro previstas en el programa EC-L1017.

Se acordó que el MDMQ será el Prestario e INNOVAR la ejecutora del Programa.

Con base en visitas de campo y discusiones técnicas se identificaron criterios preliminares para la selección de centralidades pilotos. Adicionalmente, se discutió el alcance del Perfil de Proyecto y se elaboró un borrador de matriz de riesgos asociados al ciclo de la operación.

3.2 PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

TRANSITO Y TRANSPORTE

El Concejo Metropolitano de Quito, en septiembre del 2005 resolvió encargar a INNOVAR, mediante mandato, la contratación bajo el régimen de concesión, de los estudios, diseños, construcción, equipamiento y operación de un nuevo sistema de transporte urbano masivo de personas para la ciudad de Quito.

El sistema consistirá en un tren ligero, TRAQ, que recorra el eje longitudinal norte – sur de la ciudad, y que sea parte del sistema metropolitano de transporte público, tomando en consideración que la capacidad de la actual línea de trolebuses ha alcanzado su límite, y que el fuerte crecimiento del tráfico vehicular congestiona las vialidades principales de la ciudad.

En virtud del mandato antes señalado, INNOVAR convocó a presentar manifestaciones de interés, inscribiéndose 72 interesados, de los cuales formalizaron su interés 10 empresas o consorcios.

No	NOMBRE	INTEGRANTES	PAIS
1	SEMALY		FRANCIA
2	INDRA SISTEMAS S.A.		ESPAÑA
3	SYSTRA		FRANCIA
4	ASOCIACION	FCC CONSTRUCCION S.A.	ESPAÑA
		PROYECTOS Y SERVICIOS S.A.	ESPAÑA
		DETREN COMPAÑIA GENERAL DE SERVICIOS FERROVIARIOS S.L.	ESPAÑA
		AUTOMOVIL CLUB DEL ECUADOR ANETA	ECUADOR
5	CAMINOSCA, CAMINOS Y CANALES C. LTDA.		ECUADOR
6	CONSORCIO QUITO BICENTENARIO	CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.	ECUADOR – BRASIL
		MAXIMA FINANÇAS CORPORATIVAS	BRASIL
		BANCO MAXIMA	BRASIL
		URBANA CONSULTORA PARADOX C. LTDA.	ECUADOR
		SPECIAL CONSULTORIA E SISTEMAS LTDA.	BRASIL
		NORONHA ENGENHARIA S/A	BRASIL
		OPPORTRANS CONCESSAO METROVIA S/A	BRASIL

7	CONSORCIO	ASTEC CÍA. LTDA	ECUADOR
		HIDROBO ESTRADA CÍA. LTDA.	ECUADOR
		TRANSLATINOS S.A.	ECUADOR
8	ASOCIACIÓN HIDALGO HIDALGO - BRT	HIDALGO E HIDALGO S.A.	ECUADOR
		BENITO ROGGIO TRANSPORTE S.A.	ARGENTINA
9	FICHET GUNNEBO		COLOMBIA
10	ELECNOR S.A.		ESPAÑA

Luego del proceso de calificación de las manifestaciones de interés se seleccionó a tres consorcios internacionales: ASOCIACION FCC CONSTRUCCION S.A., PROYECTOS Y SERVICIOS S.A., DETREN COMPAÑÍA GENERAL DE SERVICIOS FERROVIARIOS S.L., y AUTOMOVIL CLUB DEL ECUADOR ANETA; CONSORCIO QUITO-BICENTENARIO; y, ASOCIACION HIDALGO e HIDALGO – BRT.

Cumplida esta primera fase, el proceso prevé dos más que tienen que ver con la presentación de ofertas, su calificación y selección, y finalmente con la negociación de la concesión con el oferente que sea seleccionado en primer lugar.

Se debe señalar que ante la necesidad de contar con un estudio conceptual del proyecto que viabilice el proceso de concesión, INNOVAR invitó a tres firmas consultoras internacionales de amplia experiencia y prestigio a presentar propuestas. Las tres firmas fueron:

1. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, España,
2. C2P Consultores de Chile, y
3. Electrowatt de Suiza.

Luego de calificar las ofertas (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, no presentó) y seleccionar la más conveniente INNOVAR procedió a negociar los aspectos técnicos y económicos y contratar con Electrowatt¹ la ejecución del estudio conceptual.

El estudio conceptual del proyecto pretende cubrir las principales definiciones, en cuanto al desarrollo de alternativas técnicas y al tipo de soluciones que se recomiendan para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del

¹ Por razones atinentes a las participaciones accionarias y por resolución adoptada por las instancias competentes de Electrowatt, la denominación y razón social de esta empresa es Pöyry Infra S.A., perteneciente al importante grupo finlandés del mismo nombre.

sistema de transporte urbano masivo, así como los montos de inversión estimados que se requerirían por tramos, especialidades y eventuales etapas constructivas.

El trazado recomendado consiste en una línea de aproximadamente 27 km de longitud, 21 estaciones, con estaciones terminales en Carcelén y Caupichu (o Quitumbe, o San José de Turubamba) respectivamente. Habrá estaciones de transbordo a otros medios de transporte público en Carcelén, la actual Terminal Norte La Yé, en El Ejido, El Trébol, El Recreo y Caupichu (o Quitumbe, o San José de Turubamba).

La topografía de la ciudad de Quito aconseja la construcción de algunos tramos de las obras civiles de infraestructura de vías, en túnel, otras a nivel de calle y un tramo en viaducto. Consecuentemente las estaciones serán también, algunas de ellas subterráneas, otras a nivel de calle o en construcción elevada.

La velocidad máxima del TRAQ será de 80 km/h, la distancia interestación promedio será de 1300 metros, lo cual permitirá unir los dos extremos de la ciudad en 44 minutos; así la velocidad promedio, o comercial, con que circulará el TRAQ será de 40 km/h, superior a la actual del trolebús que según EMSAT es de 15 km/h, para brindar de esta manera un servicio de calidad en condiciones de seguridad, eficiencia y confiabilidad.

La capacidad inicial del sistema TRAQ será de al menos 300.000 pasajeros por día, teniendo el sistema la suficiente reserva para adecuar su capacidad al crecimiento futuro de la demanda de transporte, duplicando o más, la capacidad inicial, cuando en años futuros así se lo requiera.

La alimentación de energía eléctrica y el consumo de la energía eléctrica será más eficiente que en el trolebús, considerando iguales condiciones de operación (igual longitud de línea e igual capacidad de pasajeros transportados). En dichas condiciones el TRAQ consumirá alrededor del 20% menos de energía que la que consume actualmente el trolebús.

El documento que propone INNOVAR describe conceptualmente una solución de largo plazo para resolver el problema del crecimiento dinámico del tráfico y de la congestión vial en la ciudad de Quito.

Con este documento las autoridades municipales y nacionales podrán gestionar el consenso interno indispensable para decidir la conveniencia de desarrollar una solución como la propuesta para la ciudad de Quito.

Un insumo indispensable para el proyecto es el estudio sobre los requerimientos de transportación y las características de movilidad en todo el Distrito Metropolitano de Quito, denominado "Estudio de Demanda de Transporte del DMQ", que sustentará tanto al proyecto TRAQ como a las directrices para la planificación y desarrollo de inversiones públicas y privadas

relacionadas con vialidad, tránsito y transporte en el Distrito Metropolitano. Por esta razón, se determinó la urgencia de elaborar dicho estudio, para lo cual INNOVAR llevó adelante el respectivo proceso de contratación de consultoría.

Se seleccionó a la asociación de consultoras Cal y Mayor y Asociados, S.C. e Idrobo & Asociados Consultores Cía. Ltda., con la cual, previa aprobación del Directorio de INNOVAR, se suscribió el contrato respectivo por un monto de US\$ 574.974,14, el 3 de agosto de 2007.

El estudio se realiza en 2 fases, siendo los objetivos de cada una de ellas:

- Fase 1.- Estudiar la oferta y demanda de transporte en el DMQ, para diagnosticar cualitativa y cuantitativamente el funcionamiento actual de los servicios públicos de transporte y determinar la información completa y confiable de la movilización diaria de personas y vehículos, en transporte público y en transporte privado del DMQ, en situación actual y proyectada para un horizonte de 25 años.
- Fase 2.- Modelar la demanda del transporte público en el DMQ conforme a los escenarios que se plantean según las directrices de la DMT.

El estudio de demanda permitirá definir o confirmar la capacidad inicial del sistema, y permitirá el desarrollo del modelo económico que regirá todo el proceso de definición, decisión y construcción del TRAQ.

A la presente fecha el estudio está en ejecución y concluirá en marzo de 2008. Dentro del proceso de concesión convocado por INNOVAR, actualmente se preparan las bases para la Fase II, a fin de invitar a presentar ofertas a los consorcios calificados y proceder a su selección y contratación. Este documento será alimentado con resultados del estudio de demanda de transporte y otros estudios técnicos y económicos que desarrolla INNOVAR.

Para cumplir con este propósito, INNOVAR configuró su propio equipo técnico y ha contratado algunas consultorías internacionales y nacionales, calificadas, que han traducido su experiencia en diferentes temas y componentes en función del documento de bases a entregarse en marzo de 2008:

- Asesoramiento en la definición de los términos de referencia y más condiciones inherentes a la preparación de estudios y documentos de bases para los procesos de contratación del proyecto
- Asesoramiento y consultoría en el proceso de la elaboración del Documento Conceptual del proyecto. (Coordinación General)
- Especificaciones técnicas funcionales de operación, de material rodante, e vehículos auxiliares, del sistema de vías (confinadas), de túneles, de obras civiles, para la construcción en tramos o etapas constructivas, sistema de comunicaciones, sistema de suministro de energía eléctrica,

sistema catenaria, sistema de cobro de peaje, talleres de mantenimiento y depósito de trenes, integración de sistemas y elaboración del programa de trabajo.

- Cuantificación preliminar de las obras civiles del proyecto sobre la base del DCP, para las especificaciones conceptuales.
- Esquematización de escenarios tecnológicos y operativos del TRAQ.
- Componentes legales de las bases jurídicas y contractuales para la convocatoria al concurso para los diseños y construcción del TRAQ.
- Evaluación simplificada del impacto ambiental de la alternativa tecnológica, trazado e infraestructura del proyecto.
- Metodología para el estudio de impacto ambiental.

Previamente se realizó una evaluación y caracterización de los principales nodos de conflicto en relación a la trama urbana y determinación de las alternativas de trazas o rutas de recorridos posibles.

Al respecto, además de la ruta propuesta por el DCP², INNOVAR y la DMT han adelantado definiciones concertadas para el TRAQ. La DMT se encuentra actualizando el Plan Maestro de Transporte para el DMQ, que considera lineamientos generales de la evolución de la Red de Transporte Público (Metrobus-Q) con una visión prospectiva de mayor alcance en el tiempo, que implica la sucesiva implementación de una red integrada de sistemas de transporte público urbano, graduada en función de sus respectivas capacidades de transporte y las respectivas demandas.

Se prevé que estos sistemas serán construidos en etapas sucesivas, conformando una solución de largo plazo con una generosa oferta de transporte público urbano no contaminante, de calidad y confort ofrecidos a los usuarios. Dentro de este esquema, el TRAQ será ejecutado en forma prioritaria y como primera etapa, para su puesta en servicio en el 2012 (año referencial).

En ese contexto técnicos de la DMT e INNOVAR han definido de común acuerdo una ruta alternativa para el desarrollo del proyecto TRAQ.

La opción de trazado del DCP desarrollado por Pöyry ha sido revisado de manera conjunta por los técnicos de la DMT e INNOVAR, habiéndose sugerido algunos ajustes a la ruta: la ruta alternativa³ revisada y los acuerdos sobre la definición de trazado para el TRAQ consta en memorando suscrito entre los representantes de las dos instituciones, el 8 de junio 2007 (anexo adjunto).

Dado que los sistemas de transporte urbano masivo de pasajeros no son auto sustentables financieramente a través del cobro de tarifas, según la experiencia internacional, se estableció que el futuro concesionario "acordará con

² Se anexa el gráfico de la ruta definida y propuesta por POYRY INFRA S.A.

³ Se anexa gráfico de la ruta alternativa definida de manera concertada por INNOVAR y la DMT

INNOVAR la forma en que los costos del proyecto sean cubiertos apropiadamente". Por esta razón, es necesario desarrollar un conjunto de criterios que fundamenten la gestión de subsidios u otras formas de financiamiento, complementarios a las tarifas. Será conveniente examinar casos en los que otras fuentes complementarias a los recursos municipales contribuyan a solventar los sistemas de transporte urbano masivo, y desprender recomendaciones específicas para el proyecto TRAQ.

A la luz de las limitaciones territoriales y funcionales que presenta el actual sistema de cara al futuro, resulta atinente un análisis específico de los impactos positivos que se derivarán de la implantación del TRAQ y de las principales consecuencias negativas, en el plano social, económico y fiscal, que resultarían de su no realización con los alcances previstos en la convocatoria.

El estudio ambiental esquematiza una matriz de beneficios para el TRAQ, a fin de exponer de manera sistemática un conjunto de argumentos técnicos, ambientales y socioeconómicos a favor del proyecto propuesto, argumentos que se sustentan en el DCP en todo lo que tiene relación con el trazado, con el modo de transporte y la velocidad comercial. Como resultado se ha obtenido una aproximación que identifica cuatro grupos de beneficios, estrechamente relacionados con el medioambiente local y global; con el desarrollo urbano; con el ordenamiento territorial de la ciudad y su área metropolitana; y con la economía e ingresos del ente ejecutor y la población.

Aún se precisa identificar los beneficios del proyecto en la sociedad y en la competitividad territorial del DMQ, según escenarios de inversión; e, identificar y cuantificar fuentes alternativas para su financiamiento, sus características y las vías para su aplicación. Los resultados de este trabajo -que falta realizar-, se requieren en cuanto a la necesidad de "estipular la forma y condiciones bajo las cuales se cubrirán los costos de inversión, operación, mantenimiento, control y administración del sistema y los entes obligados a cubrirlos". Además, se deberá promover la participación del Estado como una importante fuente de financiamiento del proyecto.

Finalmente, entre las principales conclusiones contenidas en el DCP, que son acogidas por INNOVAR, se enuncian algunas relevantes que definen la necesidad y conveniencia del proyecto de transporte rápido TRAQ:

En cuanto a la solución adoptada

- La solución propuesta operando sobre infraestructura vial exclusiva es técnicamente factible, uniendo los extremos de la ciudad de Quito.
- El TRAQ se constituirá en eje estructurador y ordenador del tráfico en la ciudad; con ello influirá en el desarrollo inmobiliario de su entorno, revalorizando el uso de suelos.

- Los crecimientos de demanda en tiempos futuros requerirán de inversiones adicionales, principalmente para material rodante, pero sin afectar el concepto propuesto, ni las obras de infraestructura de la primera etapa.

En cuanto a su factibilidad económica

- El TRAQ se estima económicamente factible como proyecto de orden nacional.
- Para una etapa inicial del TRAQ (12.000 pasajeros/hora y dirección), los montos de inversión estimados como costos de construcción y /o suministro son reales, factibles y suficientes; de igual manera, los costos de operación y mantenimiento estimados son reales factibles y representan a la etapa inicial del proyecto.
- En base al DCP será factible decidir el modelo de gestión bajo el cual se podrá desarrollar el TRAQ: construcción completa del TRAQ como obra pública y concesión de operación y mantenimiento eventualmente en manos privadas.

En cuanto a su factibilidad técnica

- El proyecto TRAQ como conceptualmente define el DCP constituye una solución con tecnología probada internacionalmente y aplicable para Quito.
- La velocidad comercial calculada constituirá uno de los principales atractivos de la solución a los ojos de los usuarios.
- La simulación de operación establece que en igualdad de condiciones, el TRAQ consumirá 20% menos de energía por año, que el trolebús articulado.
- La solución tiene una capacidad adecuada futura, que los sistemas de trolebús, o de BRT, no permiten desarrollar para un crecimiento futuro, porque su capacidad máxima ya es la inicial.
- El sistema TRAQ duplica la vida útil de un trolebús y cuadruplica la vida útil de un autobús BRT.
- Las soluciones BRT representan soluciones de corto y mediano plazo.
- La construcción de nuevos sistemas BRT, o de trolebuses, es adecuada siempre que se construya la infraestructura vial que requerirán y no se confisque simplemente la misma a las vialidades existentes en la ciudad.

En cuanto a la factibilidad de realización del proyecto

- El proyecto TRAQ no debe colisionar con otros proyectos que se están considerando y ejecutando por parte de DMTV, DMT, EMSAT y EMOP.
- Los largos tiempos de gestión del proyecto y los largos tiempos de construcción del mismo, permiten que el TRAQ se vaya incorporando a la escena de la ciudad, sin interponerse con otros proyectos de transporte cuyos plazos de realización son mucho más breves.

b) Terminal Terrestre Quitumbe

El Proyecto Sistema de Terminales Terrestres de la ciudad de Quito es parte integrante del Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito y del Plan Maestro de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito para la conformación de la nueva estructura territorial metropolitana.

Mediante resolución No C0918 del 31 de diciembre del 2005, el Concejo Metropolitano de Quito encargó a la Empresa de Desarrollo Urbano de Quito EMDUQ, la ejecución todos los actos necesarios para organizar, promover, contratar y operar el Proyecto Sistema de Terminales de Quito. Dentro de este proyecto se encuentra el correspondiente al Terminal Terrestre Quitumbe, ubicado en la zona del mismo nombre, en el sector sur de la ciudad, Av Condor-Nan entre las avenidas Mariscal Sucre y Tnte. Hugo Ortiz, el mismo que actualmente se encuentra en ejecución.

Este proyecto tiene los siguientes objetivos fundamentales:

- Dotar a la ciudad de un terminal terrestre moderno y funcional que permita brindar a la ciudadanía un servicio adecuado, integrado al Sistema Metropolitano de Transporte.
- Optimizar la operación de los servicios de transportación urbana, interparroquial, intercantonal e interprovincial.
- Organizar la operación de transporte interprovincial proveniente del sur del país a fin de evitar la circulación de este tipo de transporte extra urbano a lo largo y ancho de la ciudad, logrando que llegue únicamente hasta la terminal.
- Modernizar los sistemas operativos de transporte terrestre, brindando un servicio más eficiente y ágil, pues concentra los servicios urbano, parroquial y provincial, mediante una operación intermodal.
- Liberar al Centro Histórico de los conflictos que ocasiona la presencia de la Terminal Terrestre Cumandá.

En cumplimiento del mandato municipal, INNOVAR, mediante administración directa, está construyendo la Terminal Terrestre Quitumbe, que se ubica en el sur oeste de la ciudad, en el sector de Quitumbe, en un predio de 128.000 m².

El costo estimado de inversión para la primera etapa es de US\$ 12'700.000,00, de los cuales US\$ 7'000.000,00 se financian con recursos del FONSAL y la diferencia con fondos de la Municipalidad y de sus empresas

El avance de la construcción, con relación al cronograma preparado para ejecutar los 7 millones de dólares es del 70%, estimándose que este monto esté totalmente comprometido hasta enero de 2008.

Se ha iniciado el plan de transición que garantice el funcionamiento del nuevo Terminal en mayo de 2008. Este plan incluye los estudios comerciales y financieros, el equipamiento tecnológico y los acuerdos con los transportistas y comerciantes de la Terminal Cumandá que deberán trasladarse a la Terminal Quitumbe.

Con el cierre previsto del Terminal Terrestre del Cumandá el próximo año, se trasladarán los servicios de transporte interprovincial e intercantonal a los nuevos terminales en Quitumbe al sur de la ciudad (en construcción) y al norte en el sector de Carcelén (en planificación), con directa integración de los servicios operando en los corredores urbanos e interparroquiales, así como de los alimentadores zonales, vehículos de alquiler, vehículos particulares y transporte de carga mediana. De esta manera se busca facilitar el acceso del transporte público a la ciudad, a fin de descongestionar las vías urbanas y contribuir a la recuperación de las áreas del Centro Histórico.

Al momento, bajo la administración de INNOVAR, se construyen varias obras de la I Etapa del Terminal Quitumbe, que consisten en un edificio operativo y de administración donde llegan los pasajeros (11,000 m² cubiertos), plataformas y vías de circulación interna (20.000 m²), con 44 andenes de salida interprovincial; 1 intercantonal e interparroquial, y 1 de llegada interprovincial e intercantonal. Además, estacionamientos de preoperación (12.700 m²) y para vehículos particulares (5.000 m²).

Se prevé la construcción de un amplio y cómodo edificio de Encomiendas (5.200 m²) para complementar las operaciones de las empresas de transportación privadas, así como el edificio y área de mantenimiento.

La edificación principal del Terminal Quitumbe alojará importantes áreas comerciales y puntos de servicio tanto para los usuarios del Terminal como para los moradores del sector donde se construye esta importante obra. A la fecha se ha concluido el Estudio para Determinar Condiciones y Características del Área Comercial del Terminal Terrestre Quitumbe.

La obra será de gran beneficio para la ciudad y para el sector sur de la misma, dinamizando su economía, en especial del límite sur del Distrito y proveyendo a la comunidad de su alrededor de puntos de servicios comerciales, administrativos y de negocios.

c) Proyecto de Modernización del Sistema de Recaudo y Apoyo a la Operación del Metrobus-Q

Por disposición de la Alcaldía Metropolitana, INNOVAR tomó a cargo el concurso para llevar adelante la concesión del sistema de recaudación automatizado del Sistema Integrado de Transporte Trolebús, que permitirá a los usuarios pagar el costo del transporte a través de una tarjeta sin contacto, así como del sistema de apoyo a la operación, que permitirá incrementar la seguridad, mejorar la operación y proporcionar al usuario información actualizada sobre el estado del sistema integrado de transporte.

En abril de 2007, como resultado de un proceso de contratación del que fue informado el Directorio durante su desarrollo, se suscribió el contrato de concesión con la asociación "EB S.A. – LEO KON KOREA EU – DBA SYSTEMATICA CIA. LTDA.", que resultó adjudicataria del concurso de ofertas. Este proyecto se encuentra en su fase de "implementación" y, de acuerdo al cronograma, entrará en funcionamiento a partir de enero del 2008. Se estima que en términos generales existe actualmente un avance del 70% en la ejecución de trabajos previos a su entrada en operación.

En cuanto a la instalación del equipamiento, el Concesionario ya realizó la importación de los equipos, 2.000 tarjetas piloto están listas, las primeras 150.000 tarjetas prepagadas para usuarios están programadas/impresas de acuerdo a especificaciones municipales, se han instalado consolas/sensores en la mayoría de buses alimentadores, esta iniciando la capacitación del personal UOST, el centro de computo del Concesionario esta instalado, el centro de control/monitoreo UOST esta acondicionado para su instalación, la ducteria subterránea del trayecto troncal esta recuperada, las obras civiles de acometida en cada parada/estación están concluidas, los racks para equipos en cada parada/estación están instalándose y esta concluyéndose el tendido de la fibra óptica que conecta todos los sistemas. Los elementos que aun restan por instalarse son los correspondientes a paradas y estaciones (tornos, pantallas LED, cámaras CCTV, ruteadores, validadores de recarga). Los manuales de operación correspondientes, deberán ser entregados por el Concesionario para su ajuste/aprobación a inicios del mes de Enero 2007.

Con respecto a la campaña de promoción y educación al usuario, después de varias propuestas y reuniones de coordinación con el Concesionario, la UOST y la Dirección de Comunicación y Dialogo Social, se ha procedido a aprobar dicha campaña, que arrancará antes de que se realicen las intervenciones en las paradas/estaciones, con el objetivo de prevenir incomodidades a los usuarios dentro de lo posible, esta campaña finalizará cuando el nuevo sistema de recaudación haya sido adoptado completamente.

Para la verificación del cumplimiento de la propuesta técnica definitiva existen varios elementos de control. En la primera fase de "implementación" el

fiscalizador designado por contrato es la UOST, para la segunda fase de "piloto" y la tercera fase de "operación", INNOVAR esta formalizando la contratación del consultor internacional que participo en la definición de bases técnicas y en el proceso de evaluación, a fin de brindar un apoyo experimentado a la UOST en las labores de fiscalización de las funcionalidades y prestaciones de los sistemas contratados.

En cuanto a la posible ampliación de cobertura de los dos sistemas a la ECOVIA, están listos los informes jurídico y técnico que serán puestos a consideración del Directorio.

d) Sistema de Estacionamientos

Con la aprobación de la Ordenanza 221, el 9 de agosto del 2007, se preparó el Plan de Sistema de Estacionamientos de Quito, SEQ, que tiene por objetivo el apoyo al desarrollo territorial, la conectividad y la movilidad en el Distrito Metropolitano. Adicionalmente contempla el mejoramiento de las condiciones de circulación peatonal, ciclística y el desarrollo de nuevos estacionamientos multimodales en la zonas de mayor concentración vehicular de la ciudad.

El SEQ, requiere de la participación y colaboración conjunta de las entidades técnicas bajo la coordinación de la Secretaría de Desarrollo Territorial, como son la Coordinación Territorial Metropolitana, Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad, Dirección Metropolitana de Planificación Territorial y Empresa Metropolitana de Servicio y Administración de Transporte, con la finalidad de armonizar la estrategia y planificación territorial y de transporte de la ciudad con el desarrollo e implementación de nuevos estacionamientos en la ciudad.

La gestión que lleva adelante INNOVAR en el SEQ, es el desarrollo y la implementación de nuevos estacionamientos con los lineamientos municipales y el interés de la inversión privada. Bajo la modalidad de asociación público – privada, se espera generar nuevas plazas de estacionamiento en las zonas consideradas prioritarias por parte de las entidades técnicas de la Secretaría de Desarrollo Territorial, que son sectores de mayor demanda y congestionan en mayor grado el tráfico vehicular en la ciudad. El SEQ ya contempla y tiene ubicaciones consensuadas con las entidades técnicas municipales para dar inicio a el diseño de anteproyectos y poner a consideración del sector privado.

Algunos productos que implica el SEQ, es el catastro de la oferta de estacionamientos existente, dimensionamiento de la oferta potencial, ubicación de predios o zonas estratégicas para estacionamientos y los perfiles de los proyectos para ser aprobados por el Concejo Metropolitano.

Actualmente, los estacionamientos del Centro Histórico, se encuentran en un proceso de optimización, estandarización y documentación de procesos, con la finalidad de tener una atención homogénea, con mayor control y enfocada hacia un mayor y mejor servicio para la ciudadanía. Está planificado mejorar y replicar la experiencia administrativa obtenida en los estacionamientos del Centro Histórico a los nuevos proyectos que se lleguen a desarrollar.

El proyecto de estacionamiento del Mercado Mayorista está planificado que inicie operación para el mes de Febrero del 2008, con la finalidad de canalizar recursos directamente para mejoras en infraestructura y al entorno del mercado. Bajo responsabilidad de la Administración del Mercado se tiene los consensos y tarifas a recaudar por el uso de las vías y estacionamiento en ese espacio.

El proyecto de estacionamiento del mercado, el proceso optimización de los estacionamientos del Centro Histórico y la identificación y aprobación por parte entidades técnicas municipales de los perfiles de nuevos proyectos de estacionamientos en zonas estratégicas de la ciudad y la promoción de nuevos estacionamientos en espacios privados y subsuelos de espacios públicos, constituyen por hoy las actividades que INNOVAR está ejecutando en torno a esta importante misión encomendada a la Empresa por el MDMQ.

Igualmente, se encuentra en desarrollo la ampliación del Sistema "Zona Azul" que regula el estacionamiento de vehículos en las vías, con el objetivo de racionalizar y ordenar el uso del espacio público.

El proyecto de expansión de Zona Azul comprende los diseños de la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración de Transporte, EMSAT, realizados en base al Estudio Técnico de Datos de Estacionamientos, para generar más de 6.500 plazas de estacionamiento rotativo en las vías

Las plazas que actualmente están operativas en el Sistema Zona Azul del Sector La Mariscal, son 1.644; en un área comprendida entre las Av. Patria hasta la Colón y desde la 10 de Agosto hasta la 12 de Octubre, de las cuales 300 aproximadamente no han podido integrarse a un sistema de control eficaz, debido a que son ocupadas por vehículos de propiedad de instituciones públicas y privadas, quienes mantienen una negativa constante al pago de la tarifa.

Según los estudios realizados por Innovar, en el Sector de La Mariscal, un total de 3,759 son los vehículos que se estacionan en la vía pública, entre las 10:00 y 14:00 horas, de estos el 84% lo hacen con una duración menor de 120 minutos, es decir dos horas.

La tarifa que se está aplicando es de 0.20 centavos de dólar por un tiempo de 30 minutos, para lo cual el usuario debe adquirir una tarjeta prepago que incluye el derecho a 4 lapsos de 30 minutos a un costo total de 0.80 centavos. Esta tarifa es actualmente menor al costo promedio de estacionamiento por

hora en la ciudad de Quito, motivo por el cual es recomendable incrementarla en al menos un costo igual, es decir 0.50 centavos de dólar por hora o fracción, de forma tal que su bajo costo deje de constituir un incentivo a la ocupación de vías.

Las tarjetas prepago de la Zona Azul actualmente son vendidas de forma exclusiva por un número aproximado de 80 vigilantes históricos, según los convenios de enero y octubre del año 2007 que han sido suscritos con entidades municipales, siendo este el único mecanismo de recaudación que se ofrece al usuario. Los vendedores obtienen un descuento del 50% del valor total de la Tarjeta Prepago, con la condición de un mínimo de ventas de 50,000 tarjetas por mes entre todos los vendedores. Es importante mencionar que se ha observado que aproximadamente el 35% de los vendedores son personas de la tercera edad, y que en general los vendedores de tarjetas no se sujetan a ningún tipo de control dentro del horario de operación de la Zona Azul.

Los ingresos que se obtienen gracias a la venta de tarjetas prepago a través de los vendedores, reflejan una ocupación promedio de 4 horas por día. Según los estudios realizados, se observó una ocupación real de 8 horas por día, lo que significa un potencial a recaudar del 100% en relación a los actuales ingresos. Para lograr potenciar la recaudación, se considera necesario incorporar mecanismos alternativos de pago para los usuarios, apoyados en tecnología de la información, sin que se supere el actual costo que se tiene por la intervención de los vendedores de tarjetas, es decir el 50% de la tarifa de estacionamiento.

A partir del día primero de enero del 2008 la Empresa de Desarrollo Urbano de Quito tomará a su cargo la gestión de la Zona Azul que está actualmente destinada para el servicio de estacionamiento rotativo tarifado de vehículos en el Sector La Mariscal. INNOVAR ha previsto establecer mecanismos de administración y control de estacionamientos en las vías públicas bajo criterios técnico - empresariales, en concordancia con los objetivos del Plan Maestro de Transporte, este proyecto se realizará bajo la dirección de la Coordinación de Gestión con el Sector Privado.

Es importante resaltar que se prevé que los ingresos por multas sean administrados directamente por la Policía Metropolitana para cumplir y hacer cumplir las Leyes, Ordenanzas, Disposiciones y Reglamentos, en su ámbito de competencia, especialmente para controlar la vía pública (comercio informal) y las áreas de propiedad del Distrito Metropolitano de Quito; controlar el libre tránsito peatonal, y controlar los vehículos que hacen mal uso del espacio físico; mientras que las sanciones (winchas) serán ejecutadas a cargo de la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración de Transporte, EMSAT.

e) Semaforización

El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución de 21 de junio de 2007, encargó a INNOVAR la ejecución del Proyecto de Modernización de los Sistemas Integrales de Gestión del Tránsito para el Distrito Metropolitano de Quito.

Con este antecedente y sobre la base de estudios realizados por la EMSAT y la DMT mediante convocatoria pública internacional se invitó a las firmas internacionales con antecedentes y experiencia en el tema semaforización de grandes centros urbanos, a presentar expresiones de interés y precalificarse para luego intervenir en el concurso entre firmas calificadas para contratar la provisión, instalación y operación del Sistema de Semaforización Centralizado para el Distrito Metropolitano de Quito.

En el marco de este esquema se previó que la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte, EMSAT, asuma el apoyo técnico, la supervisión y fiscalización de la ejecución del Proyecto.

Hasta el mes de septiembre pasado, INNOVAR con el apoyo técnico de la EMSAT y la participación de calificados técnicos internacionales, analizó la documentación entregada por las siguientes firmas interesadas:

- Indra Sistemas S.A.
- Telvent Tráfico y Transporte
- SICE S.A.
- Alcolisti S.A.
- Consorcio Gasespol CEM-AUTER
- Siemens S.A.
- Diaflex
- Ariel – Wimasor Ltda..
- Consorcio semex – Gertrude – Parking Systems

Como resultado de un riguroso análisis de la capacidad, solvencia, experiencia y antecedentes de los interesados, las firmas que resultaron precalificadas fueron: Alcolisti (Tyco Australia), Semex (México), Siemens (Alemania), todas ellas en asociación con firmas ecuatorianas.

Paralelamente se analizaron varias alternativas de financiamiento para este proyecto y se centraron las gestiones en el Ministerio de Economía y Finanzas, a fin de obtener los recursos del Presupuesto del Gobierno Central. Como resultado de estas gestiones se obtuvo por parte de la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, el criterio de prioridad del proyecto y el ofrecimiento de los recursos por parte del Gobierno Central, así como el pedido de que las actividades técnicas y las gestiones económicas se coordinen en adelante con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y Economía y Finanzas para la asignación de recursos financieros.

Esta decisión determinó que el Proyecto no pueda seguir ejecutándose con la participación directa de INNOVAR, debido a que por el origen de los recursos, no es posible aplicar los procesos de contratación regulados por el Reglamento Interno de INNOVAR. En tal virtud, la contratación de la provisión, instalación y operación del Sistema de Semaforización Centralizado para el Distrito Metropolitano de Quito deberá realizarse de acuerdo a las normas de la Ley de Contratación pública y a través de los órganos e instancias que ese cuerpo legal determina.

Por estas razones, la Comisión de Contrataciones de INNOVAR, luego de recibir la notificación de EMSAT sobre la fuente de financiamiento prevista, resolvió cancelar el proceso convocado para precalificar firmas que tomen a cargo la provisión, instalación y operación del sistema de semaforización y notificar en este sentido a las firmas precalificadas. Corresponde pues al MDMQ, definir la entidad o instancia municipal que deba llevar adelante esta contratación.

ANEXATO INSTITUCIONAL

4.1 Programa de Modernización Municipal

El Programa de Modernización de la Administración Municipal, se financia parcialmente con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, tiene un presupuesto de US\$ 17'200.000,00 Se ejecuta con la coordinación de la Administración General de la Municipalidad e incluye los siguientes proyectos:

- Proyecto de Catastro Multifinalitario
- Proyecto de Mejoramiento de la Dirección de Rentas
- Proyecto Modernización de la Plataforma Informática
- Proyecto de Mejoramiento de la Dirección Administrativa
- Proyecto de Reingeniería de Procesos de la Procuraduría y de las Administraciones Zonales
- Proyecto Sistema Integrado de la Administración de Recursos Humanos
- Proyecto Optimización del Sistema Financiero Contable y de Cartera

a. Proyecto Catastro Multifinalitario

La Dirección de Avalúos y Catastros ha formulado un proyecto de modernización catastral orientado a conseguir que el catastro sirva como instrumento básico para usos y aplicaciones multifinalitarias, es decir que además de ser soporte fiscal y económico, el catastro sea fuente de información basada en cartografía homologada, útil para el ordenamiento territorial, la provisión de la infraestructura y servicios públicos, el planeamiento de programas y proyectos de desarrollo, entre otros aspectos.

Este proyecto fue incluido como parte de las obligaciones del contrato que INNOVAR, por mandato del Concejo Metropolitano, suscribió el 8 de marzo del 2007 con la Corporación TX de Venezuela para el mejoramiento de la gestión tributaria municipal, luego de un proceso público de contratación que fue conocido y aprobado por el Directorio de INNOVAR. En razón del incumplimiento del contrato por parte de la Corporación TX, particular que ha sido comunicado por el señor Administrador General del Municipio, -quien ha tenido la responsabilidad de administrar la ejecución de dicho contrato-, con fecha 11 de diciembre del 2007, INNOVAR ha procedido a dar los pasos legales pertinentes en orden a terminar esta relación contractual de manera anticipada.

Debido a esta situación, el Municipio ha resuelto retomar el proyecto catastral con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, BID.

Se estima que el número de predios urbanos de Quito es de aproximadamente 605.000, de los cuales aproximadamente 280.000 corresponden a propiedades bajo el régimen de propiedad horizontal. El Municipio de Quito ha previsto en su

proyecto de modernización catastral que el relevamiento de la información predial de los predios en propiedad horizontal lo haga la Dirección de Avalúos y Catastros por administración directa, en consideración de que la información de esos predios es de mejor calidad y está más actualizada en términos relativos, que la de las unipropiedades.

Por consiguiente el relevamiento predial que se realizaría mediante contratación de una firma especializada es de aproximadamente 325.000 predios (unipropiedades).

A diciembre de 2007 el estado del proyecto es el siguiente:

- En coordinación con la Dirección de Avalúos y Catastros, INNOVAR ha preparado los Términos de Referencia y más documentos para la contratación de un consultor experto en materia catastral que, en un lapso aproximado de 30 días, analice y evalúe los planteamientos técnicos y metodológicos previstos por la Dirección de Avalúos y Catastros, proponga los ajustes que correspondan y asesore a dicha Dirección en la definición de las especificaciones y términos de referencia para llevar adelante el proceso de contratación de las firmas o consorcios especializados que ejecutarán los componentes requeridos para instrumentar la modernización catastral.
- Una vez que se cuente con los resultados de la consultoría antes indicada se llevará adelante el proceso de contratación de la firma especializada correspondiente que ejecute los diferentes componentes del proyecto:

1. Cartográficos:

- a) Levantamiento topográfico.
- b) Aerofotogrametría.
- c) Ortofotografía.
- d) Imágenes satelitales y ortoimágenes.

2. Inventariación predial:

- a) Recorrido de campo
- b) Digitación y digitalización
- c) Fiscalización (control de calidad)

3. Sistema digital:

Desarrollo del sistema digital, gráfico y alfanumérico.

b. Proyecto Mejoramiento de la Dirección de Rentas

Dentro del Programa de Modernización de la Administración Municipal se inserta el proyecto de Modernización y Mejoramiento de la Dirección Financiera de Rentas del MDMQ y, en este marco está contemplado el proceso de Actualización y Publicación de la Normativa Tributaria Municipal.

Para llevar adelante este proceso se requiere elaborar las investigaciones y estudios sobre la realidad tributaria municipal en el contexto del marco tributario vigente en el país, a fin de determinar cuál en su real contenido y alcance el régimen y sistema tributario del MDMQ. Para llevar adelante este estudio e investigación es necesario contratar los servicios de un equipo profesional con amplios conocimientos y experiencia en el área, y como resultado final formule una propuesta de texto de un Estatuto Tributario del Distrito Metropolitano de Quito, que permita actualizar y racionalizar ordenadamente la normativa jurídica tributaria local, así como elevar los niveles de seguridad jurídica y calidad en la gestión tributaria.

Los productos que se esperan de este estudio son: un capítulo que desarrolle las nociones básicas de la tributación aplicables al sistema tributario del Distrito Metropolitano de Quito; un capítulo que desarrolle los aspectos administrativos y de trámite que se relacionan con la gestión tributaria local; y, un capítulo sobre infracciones y sanciones por incumplimientos de deberes formales de los contribuyentes.

Para llevar adelante este proyecto INNOVAR convocó a concurso público de precalificación a equipos de profesionales con conocimientos y experiencia en este campo. Como resultado de este proceso se precalificaron cuatro firmas, a las que se solicitaron la presentación de propuestas técnicas y económicas. Al momento se está evaluando a la única oferta recibida. En este proceso de contratación está participando un equipo de funcionarios expresamente designados por el señor Administrador General del MDMQ. Los resultados de esta evaluación se esperan obtener en la siguiente semana.

c. Proyecto Modernización de la Plataforma Informática

El proyecto consiste en:

c.1 Desarrollo del Sistema de Gestión Municipal

La Dirección Metropolitana de Informática reformuló el proyecto y se encuentra en proceso la contratación de un experto que elabore las bases del respectivo concurso

c.2 Adquisición de una nueva plataforma informática para el MDMQ y la Migración de los Sistemas del Servidor Multiprise -IBM-2003-2007.

La Comisión de Contrataciones conoció y aprobó el informe presentado por la Comisión Técnica de Apoyo y la preadjudicación se pondrá a consideración del Directorio de la Empresa en sesión del 21 de diciembre del 2007.

Cabe señalar que forma parte de la nueva plataforma informática los proyectos de Seguridad Inmediata (licencias antivirus y firewall) y de Directorio Activo que han sido contratados y se encuentran en ejecución.

d. Proyecto de Modernización de la Dirección Administrativa

El proyecto consiste en:

d.1 Sistema Integrado de comunicaciones y seguridad

El proyecto Sistema Integrado de Comunicaciones y Seguridad para el MDMQ concluyó la primera etapa, contempló la provisión e instalación de circuito cerrado de televisión, sistemas de alarmas contra intrusión e incendios en el Balcón de Servicios y Hogar Javier.

d.2 Actualización del inventario Físico y Valoración de Bienes Muebles de la Administración Central

El proyecto de Actualización del Inventario Físico y Valoración de Bienes Muebles de la Administración Central se esta implementando y culmina en este año.

e. Proyecto de Reingeniería de Procesos de la Procuraduría y de las Administraciones Zonales

El proyecto consiste en:

e.1 Reingeniería de Procesos en Dependencias Municipales:
Cuyo objetivo es identificar, estructurar y promover mejoras en los procesos administrativos de las siguientes dependencias municipales: Renta, Procuraduría, Administrativa, Avalúos y Catastros, Recursos Humanos y Comisarás Municipales.

- e.2 Mapa Estratégico para el MDMQ:** Se contrató el desarrollo, implementación y capacitación de la metodología Balanced Scorecard
- e.3 Automatización de Procesos:** Se adquirió e implantó en el MDMQ una herramienta informática para la administración de procesos (BPM) y flujo de trabajo (WORK FLOW).
- e.4 Balanced Scorecard:** Es un modelo de gestión que ayuda a la organización a traducir sus estrategias en objetivo que impulsan tanto la conducta como el desempeño. Estos objetivos se concretan en acciones, generando resultados medibles que aseguran el éxito en la ejecución de la estrategia.

Todos estos procesos se encuentran concluidos.

f. Proyecto Sistema Integrado de Administración de Recursos Humanos

Los componentes definidos en este proyecto son los siguientes:

- f.1 Sistematización de archivo de expedientes de servidores municipales.-** Se encuentra en ejecución.
- f.2 Reformulación del plan de carrera municipal.-** La Dirección de Recursos Humanos del MDMQ está reformulando el componente
- f.3 Sistematización de la evaluación de desempeño.-** La Dirección de Recursos Humanos del MDMQ está reformulando el componente
- f.4 Subsistema de selección de personal.-** El concurso fue declarado desierto y La Dirección de Recursos Humanos del MDMQ esta revisando las bases para convocar a un nuevo concurso
- f.5 Elaboración y ejecución del plan de capacitación.** La Dirección de Recursos Humanos del MDMQ está reformulando el componente

Los procesos de Subsistema de selección de personal y elaboración y ejecución del plan de capacitación están relacionados con la ejecución del Plan de carrera municipal

g. Proyecto de Optimización del Sistema Financiero y Contable

Este proyecto tiene siete componentes:

- Implementación de CG-IFS en unidades municipales
- Diseño e implementación del módulo de deuda interna y externa
- Consulta de pagos por medio de la página web
- Diseño e implementación del módulo de facilidades de pago
- Diseño del módulo de ingresos e inversiones
- Evaluación presupuestaria de MDMQ
- Implementación del sistema integrado de coactivas.

Las bases del proceso serán puestas en conocimiento para la aprobación de la Comisión de Contrataciones.

4.2 Otras gestiones institucionales

Las principales actividades realizadas en el año 2007, relacionadas con la gestión institucional de INNOVAR, son:

- INNOVAR aplicó al Fondo Multilateral de Inversiones del Banco Interamericano de Desarrollo, FOMIN, para obtener un financiamiento no reembolsable con el objeto de contribuir al desarrollo socio-económico del Centro Histórico de Quito (CHQ) a través de la promoción de sus industrias culturales, mediante el desarrollo de un modelo de articulación publico-privado que genere y promueva la oferta y la demanda cultural, contribuyendo a fortalecer su tejido empresarial.

El 18 de diciembre se firmó este convenio entre el BID e INNOVAR denominado "Industrias Culturales como Motor de Desarrollo Socio – Económico en el CHQ", el monto total de este proyecto es US\$1'776.000,00 de los cuales \$1'236.000 son fondos no reembolsables procedentes del FOMIN y US\$ 540.000,00 de contraparte local. Este proyecto busca complementar el Programa de Rehabilitación del Centro Histórico, Segunda Etapa.

Está integrado por los siguientes componentes:

Componente I: Redes de instituciones culturales organizadas y dinámicas (US\$ 226.000,00)

Objetivo: Mejorar el desarrollo empresarial de las instituciones culturales del CHQ a través de su asociatividad en red.

Componente II: Desarrollo de nuevas oportunidades de negocios a través de encadenamientos productivos (US\$ 258.000,00)

Objetivo: Promover sinergias empresariales entre las diversas instituciones y empresas del CHQ, para la promoción de paquetes de productos culturales innovadores y competitivos.

Componente III: Desarrollo de productos y servicios culturales (US \$572.500,00)

Objetivo: Contribuir al surgimiento de nuevas empresas y al fortalecimiento de las existentes a fin de generar valor agregado a la actividad empresarial cultural en el CHQ.

Componente IV: Evaluación, difusión y sostenibilidad (USD \$60.000)

Objetivo: Contribuir a difundir y darle sostenibilidad al proyecto.

- Se ha iniciado un plan para consolidar y fortalecer a la organización, con el objeto de mejorar la capacidad administrativa, financiera, tecnológica, operativa, así como el desarrollo de los proyectos vinculados con los negocios de INNOVAR. En este contexto se han desarrollado los siguientes productos:
 - Diagnóstico de la situación actual para evaluar la consistencia del sistema administrativo con el plan estratégico institucional vigente.
 - Formulación e implementación de las políticas institucionales de INNOVAR, a nivel operativo, en base a las políticas macro, el Plan Estratégico y estructura organizacional que abarcan todas las áreas de gestión.
 - Elaboración y difusión del manual de procesos operativos para mejorar la gestión institucional, la efectividad, la eficiencia y eficacia en la prestación de servicios y sentar las bases para desarrollar programas de mejoramiento continuo.

Se implantó el sistema de administración de procesos que apoya la gestión organizacional, con el fin de optimizar los recursos humanos, tecnológicos y financieros, para generar el incremento de la productividad, competitividad y mejora continua de la institución.

- Se concluyó con el desarrollo e implementación de sistemas tecnológicos dirigidos a optimizar la gestión de INNOVAR y el uso de los recursos.
- Se ha continuado con el plan de desinversión de los inmuebles que formaban parte de la Empresa de Desarrollo del Centro Histórico, a fin de posibilitar, por un lado, la ejecución de proyectos vinculados al ámbito de la actual empresa, y por otro, mantener el patrimonio empresarial de INNOVAR.

- **SOPORTE ADMINISTRATIVO A QUITO CULTURA**

La Empresa ha sido tradicionalmente un importante soporte para la ejecución de los proyectos culturales del MDMQ. Así, desde que el Hospital San Juan de Dios fue recuperado y convertido el Museo de la Ciudad, la Empresa tomó a cargo la administración de es flamante instalación cultural hasta hace aproximadamente un año en que el equipo directivo y técnico del Museo adquirió experiencia y fortalezas administrativas y, bajo la forma de Fundación pasó a funcionar autónomamente. En esa misma dirección la Empresa brindó su importante apoyo para el despegue de las actividades de otras instalaciones y eventos culturales como el Centro Cultural Metropolitano, el Teatro Nacional Sucre y otros proyectos culturales como la institucionalización del Festival Internacional de Música Sacra, cuyas tres primera ediciones las ejecutó directamente la Empresa.

A propósito de la conmemoración de los 25 años de haber sido declarado Quito como Primer Patrimonio Cultural de la Humanidad, la Empresa tomó a cargo la ejecución de la agenda cultural de esta conmemoración a través de una pequeña unidad operativa que coordinó sus actividades con una Comisión Especial del Municipio y la supervisión directa del señor Alcalde. Al año siguiente se continuó con una rica programación cultural bajo este mismo modelo; y, desde el año siguiente en adelante, ha sido el Programa Quito Cultura tomó a cargo la programación y ejecución de la rica agenda cultural del Municipio Metropolitano de Quito que funciona eficientemente bajo la conducción directa del señor Alcalde y el apoyo logístico y administrativo de INNOVAR. En este año, el Programa ha asumido nuevos y grandes retos como la organización y ejecución de los todos los actos atinentes a las Fiestas de Quito, lo que le ha significado a INNOVAR un importante esfuerzo adicional, al dar todo el apoyo administrativo y logístico para el funcionamiento del Programa.

Antes de concluir este informe, la Gerencia General de INNOVAR cumple con el deber de expresar el más profundo agradecimiento al señor Alcalde Metropolitano de Quito, por el permanente e invalorable apoyo brindado a la gestión de INNOVAR, a través de sus valiosas directrices y guías que en todo momento han orientado el accionar de la Empresa. Al Concejo Metropolitano por el respaldo recibido al depositar la confianza para que la Empresa tome a cargo importantes responsabilidades, asumiendo la gestión y ejecución de proyectos de gran magnitud y trascendencia para el Distrito Metropolitano. A los miembros de este Directorio que con su solvencia, juicios críticos consejos y decisiones ha estimulado y conducido acertadamente la gestión de la Gerencia. A los funcionarios y directivos del Municipio Metropolitano, sus empresas y corporaciones por el permanente apoyo brindado en las acciones que conjunta o separadamente ha

correspondido desarrollar en los diversos programas y proyectos ejecutados por la Empresa y que han sido reseñados en este informe; y finalmente al personal directivo, técnico y de administración de INNOVAR que se ha identificado plenamente con los objetivos de la Empresa y han respondido en todo momento a los difíciles retos de INNOVAR.

Para mi ha sido una verdadera satisfacción y alto honor trabajar en este entorno de confianza y permanente respaldo. A todos, muchas gracias.



Edmundo Arregui Solano
GERENTE GENERAL
EMPRESA DE DESARROLLO URBANO DE QUITO